

Observatorio

de seguridad en Bogotá

CUADERNOS DE SEGURIDAD CIUDADANA

8



VICTIMIZACIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE DE BOGOTÁ

Cámara de Comercio de Bogotá

Mónica de Greiff
Presidente Ejecutiva

Jorge Mario Díaz Luengas
Vicepresidente de Gobernanza

Jairo García Guerrero
Director de Seguridad Ciudadana

Freddy Abelardo Forero Gómez
Sara Lucía Rodríguez Goyeneche
Sebastián Pavía Venegas
Coordinación editorial

www.ccb.org.co

**Centro de Estudios sobre Seguridad
y Drogas. Universidad de los Andes**

Daniel Mejía
**Director Centro de Estudios
sobre Seguridad y Droga – CESED**

Natalia Iregui
Coordinadora del proyecto

Leonardo García
Investigador principal

Jorge Armando Rueda
Investigador

Andrés Felipe Camacho
Daniel Gamboa
Asistentes de investigación

<https://economia.uniandes.edu.co/centros-de-investigacion/cesed>

ISBN: 978-958-688-433-4

María Cristina Garzón P
Diseño y diagramación

Contenido

Presentación	4
Introducción	5
Percepción	7
Victimización	8
Estaciones y horas más peligrosas	11
Hipótesis del porqué de la situación actual	13
Teorías de las ventanas rotas	14
Congestión	14
Localización geográfica	16
Medidas para contrarrestar la victimización	18
Prevención situacional del delito	19
Modificación y creación de normatividad	21
Educación	22
Conclusiones	24
Referencias	25

Presentación

La Cámara de Comercio de Bogotá (CCB), por medio de la Dirección de Seguridad Ciudadana de la Vicepresidencia de Gobernanza, gestiona el *Observatorio de Seguridad* con el fin de mejorar la información y el conocimiento de los empresarios, de las autoridades y de la comunidad en general, sobre las condiciones de seguridad de la ciudad y el departamento.

En el marco del programa “*Si yo fuera alcalde*”, la CCB presenta la serie cuadernos de seguridad Ciudadana como un aporte para el desarrollo de la política pública, abordando desde una perspectiva de análisis, evaluación, caracterización de aspectos estratégicos que contribuyan a la reducción de los niveles de violencia y delincuencia y el mejoramiento de la percepción ciudadana.

El documento *Victimización en el sistema de transporte de Bogotá* fue elaborado en alianza con el Centro de Estudios sobre Seguridad y Drogas de la Universidad de los Andes y contiene información importante sobre percepción y victimización dentro del sistema. Igualmente presenta algunas experiencias en materia de prevención realizadas en sistemas de transporte masivo en el mundo.

INTRODUCCIÓN

Con el objetivo de disminuir los problemas de movilidad¹ existentes en la ciudad de Bogotá para la década de los noventa, se estructuró el proyecto TransMilenio (TM) (Acuerdo 4 de 1999 del Concejo de Bogotá) con la construcción de 388 km de corredores troncales exclusivos y la operación de 4.474 buses articulados de alta capacidad, y una inversión estimada de US\$ 2.936,7 millones² en el período 2000-2016. Este proyecto buscaba realizar el 80% de los viajes de la ciudad. A partir del 2000, con la entrada en operación del Sistema de Transporte Masivo se logró un incremento exponencial del número de usuarios, llegando al punto de ser la alternativa de transporte de millones de personas, y convertirse en un referente internacional por su alcance y sus bajos costos relativos a otros modos de transporte.

En sus inicios, el funcionamiento del TM fue adecuado, pero por los materiales utilizados en la construcción de las calzadas se presentó un desgaste acelerado de las vías troncales, lo cual impactó de manera negativa en el uso eficiente de la infraestructura disponible; ello produjo la necesidad de realizar obras de mantenimiento y mitigación de manera anticipada, lo cual afectó el flujo de personas y buses. Posteriormente, el incumplimiento de los cronogramas en la construcción de cada una de las fases generó un aumento en la congestión de pasajeros dentro de las estaciones, y de articulados en la malla vial, especialmente en la Troncal Caracas (eje central del Sistema TM). Teniendo en cuenta estos problemas estructurales, dentro del sistema la situación de seguridad se ha deteriorado, lo cual se evidencia en el incremento del número de delitos: atracos a mano armada, agresiones violentas y de tipo sexual, y la evasión del pago del pasaje.

-
1. Las dificultades se presentaron por la desorganización de las empresas privadas de transporte y el exceso de pasajeros, lo cual está asociado al crecimiento constante de la población.
 2. Dólares constantes del 2000, según Departamento Nacional de Planeación (2000).

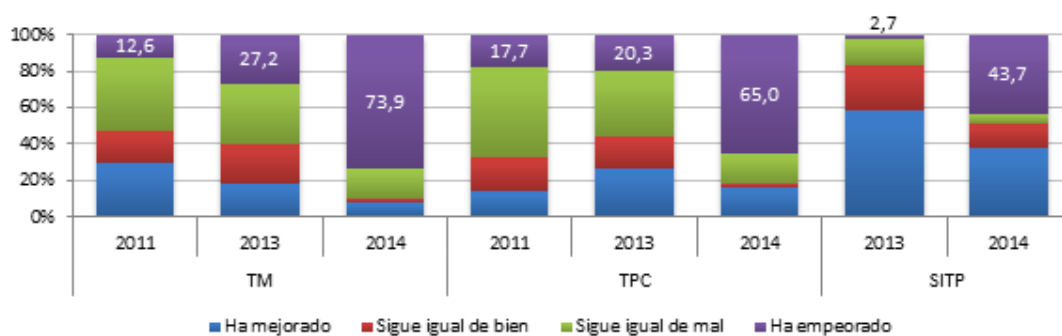
Teniendo en cuenta lo anterior, la percepción de la ciudadanía sobre las bondades del sistema ha ido empeorando paulatinamente al incrementar el porcentaje de personas que consideran inseguro el sistema, al pasar del 58% en 2005 a 83% en 2014 (Cámara de Comercio de Bogotá, 2015). Hoy en día, una de las principales preocupaciones de los ciudadanos es la problemática de inseguridad en el sistema; pues según la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB), el hurto a personas aumentó en 18% (período 2012-2013); y la inseguridad es vista como una de las principales características negativas según la Encuesta de Calidad del Servicio (ECS). Por esta razón, se analizará la percepción, victimización y las medidas asociadas para disminuir los indicadores de inseguridad en los sistemas de transporte en el ámbito internacional.

PERCEPCIÓN

Al observar las características negativas (gráfico 1) de los modos de transporte, se identifica que en 2014, TM fue el modo que reportó la mayor proporción de personas que lo relacionaban con inseguridad (52%), comparado con el Transporte Público Colectivo (TPC) el cual fue de 29%, y el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), 9%. Asociado a esta opinión, al analizar la evolución del punto de

vista sobre las condiciones de seguridad, se identifica que TM es el modo en el que más ha incrementado el porcentaje de personas que consideran que la situación ha empeorado — al pasar de 27,1% a 73,9%—; para el caso del TPC, este valor pasó del 20,3% a 65%. Es importante mencionar que en los tres modos de transporte en el 2014 se reportó un empeoramiento en la seguridad.

Gráfico 1. Percepción sobre la mejoría o empeoramiento de la seguridad según modo de transporte encuestado



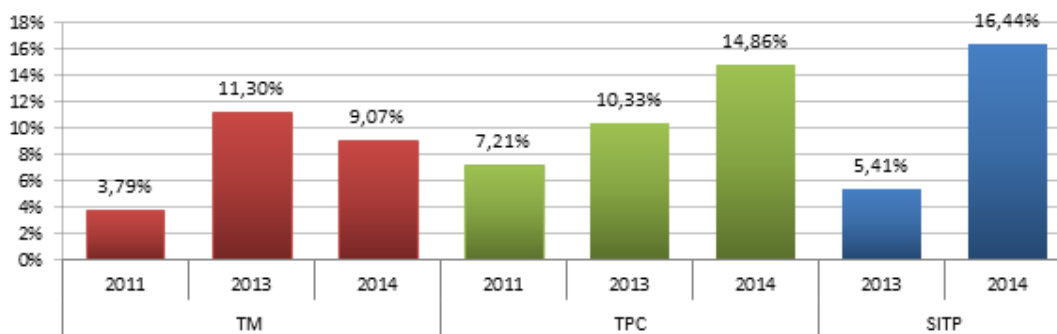
Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta de Calidad del Servicio de Transporte en la ciudad de Bogotá.

VICTIMIZACIÓN

Respecto a la victimización, se identifica que entre el 2011 y 2014 las tasas se han incrementado en cada uno de los modos de transporte (gráfico 2): para TM el porcentaje pasó de 3,8% a 9,1%, y en TPC de 7,2% a 14,9%. Ahora bien, el “chalequeo” es el

tipo de delito más recurrente en los modos, alcanzando el 49,6% en TM, 46,4% en TPC y 61,7% en SITP. Asimismo, los elementos que más se hurtaron fueron los celulares y las billeteras.

Gráfico 2. Porcentaje de personas que son víctimas en transporte público, 2011-2014

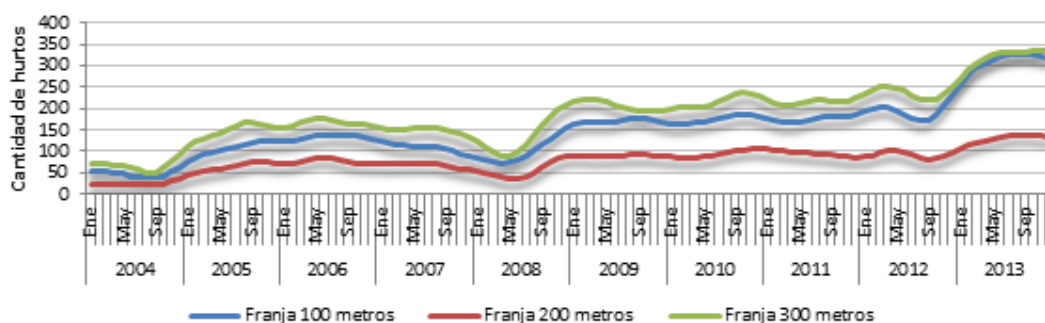


Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta de Calidad del Servicio de Transporte en la ciudad de Bogotá.

Por otro lado, para analizar la evolución de la victimización dependiendo de la cercanía a TM, se utilizan los delitos denunciados a la Policía Nacional para el período enero de 2004 a diciembre de 2013. El gráfico 3 expone las tendencias del número de hurto a personas dependiendo de la distancia a TransMilenio. Para este análisis se consideran tres puntos de corte: i) franja 100, la cual corresponde a una distancia a las troncales de TM entre los 0 m y 100 m; ii) franja 200, está asociada a la lejanía entre los 100 m y 200

m; y iii) franja 500, corresponde a una longitud entre los 200 m y 500 m. Generalmente, se observa un incremento a lo largo de los tres segmentos; sin embargo, es importante resaltar que el número de casos denunciados es similar para las franjas de 100 m y 300 m; es decir, la cantidad de eventos de hurto a personas se presenta principalmente en las cercanías a TM; razón por la cual se deben orientar políticas de seguridad en las inmediaciones del sistema.

Gráfico 3. Tendencia de la ocurrencia de hurtos a personas por distancia a TM

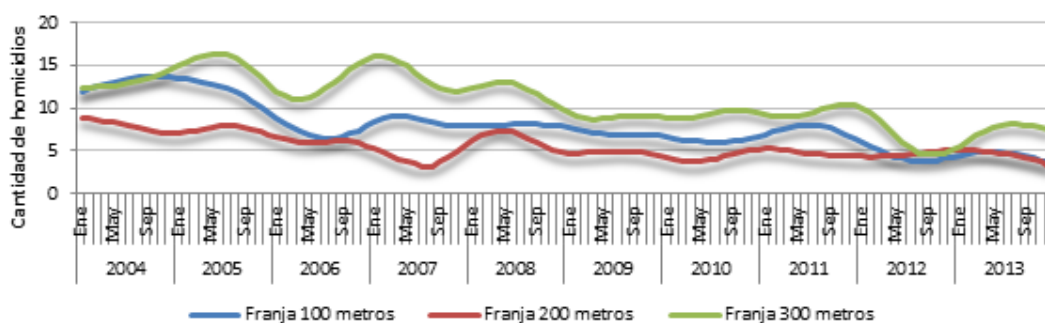


Fuente: Elaboración propia a partir de la Policía Nacional.

Por otra parte, al observar el comportamiento de los homicidios (gráfico 4) se identifica una tendencia decreciente en cada una de las secciones generadas para el período 2004 a 2013, en el cual la reducción fue cercana al 50%. Asociado a lo anterior, el nú-

mero de casos denunciados a una distancia de 100 m y 200 m en los últimos años es similar, razón por la cual no se establece una asociación positiva entre la victimización y la distancia al sistema.

Gráfico 4. Tendencia de la ocurrencia de homicidios por distancia a TM

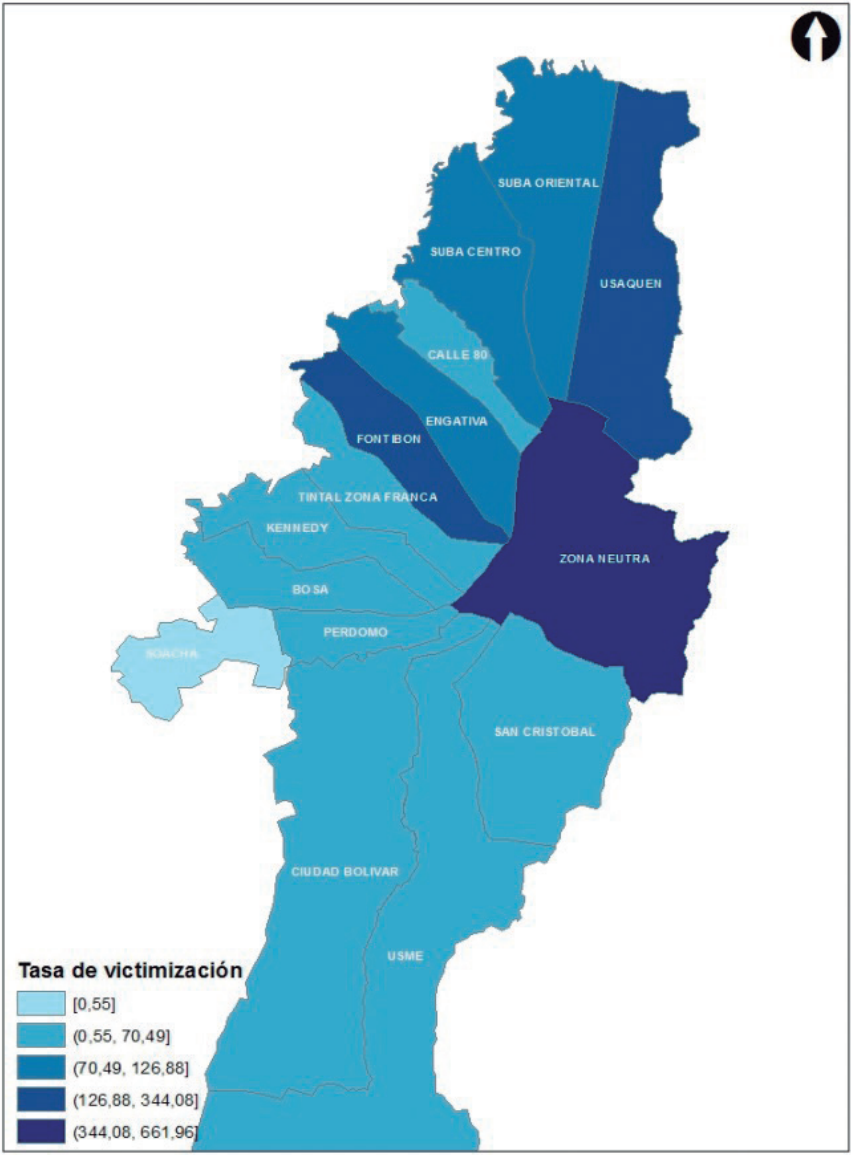


Fuente: Elaboración propia a partir de la Policía Nacional.

Finalmente, al tratar de determinar cuáles son las zonas —específicamente las del SITP— de Bogotá más afectadas por la inseguridad, se calculan las tasas de victimización dependiendo del número de habitantes de cada zona. En el mapa 1 se observa que

los puntos de la ciudad que reportaron, en 2013, la mayor cantidad de hurtos a personas corresponde a la zona neutra —abarca el centro ampliado de la ciudad— con 661,9 casos por cada 100.000 habitantes, seguido de Fontibón y de Usaquén.

Mapa 1. Tasa de hurto a personas por cada 100.000 habitantes según delito y zona del SITP, 2013



Fuente: Elaboración propia a partir de la Policía Nacional y Secretaría Distrital de Planeación.

ESTACIONES Y HORAS MÁS PELIGROSAS

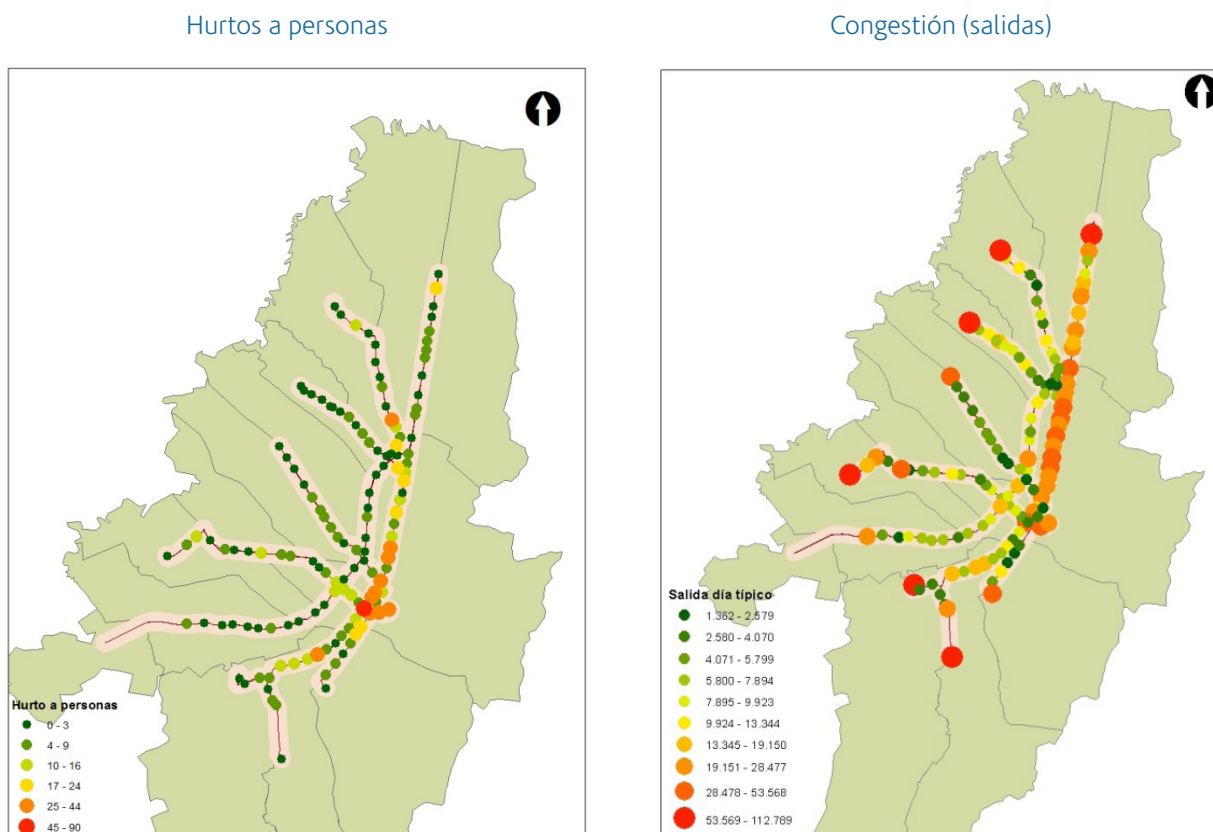
Una vez analizado el comportamiento de los eventos delictivos y de las zonas con mayores índices, se realizó un análisis de cuáles son aquellas estaciones de TM y las horas donde se presenta la mayor cantidad de eventos delictivos, con el objetivo de evidenciar los principales puntos neurálgicos del sistema. En primer lugar, se calculó el número de casos denunciados a la Policía Nacional —los cuales se encuentran georreferenciados— y se pueden asociar a cada una de las estaciones de TM. Por medio del mapa 2, es posible identificar que las estaciones de las troncales Caracas y Jiménez son aquellas que tienen los mayores índices. Esta situación concuerda con las zonas del SITP más inseguras.

Ahora bien, para disponer de una aproximación a la congestión de personas en las estaciones, se consideró el número de salidas en un día típico. Por medio del cual, se estable-

ce que —excluyendo los portales— la zona neutra es el espacio que reporta el mayor flujo de pasajeros en las estaciones. Teniendo en cuenta los dos elementos anteriores, se observa una aparente relación entre la congestión y los índices de inseguridad en la estaciones del TM.

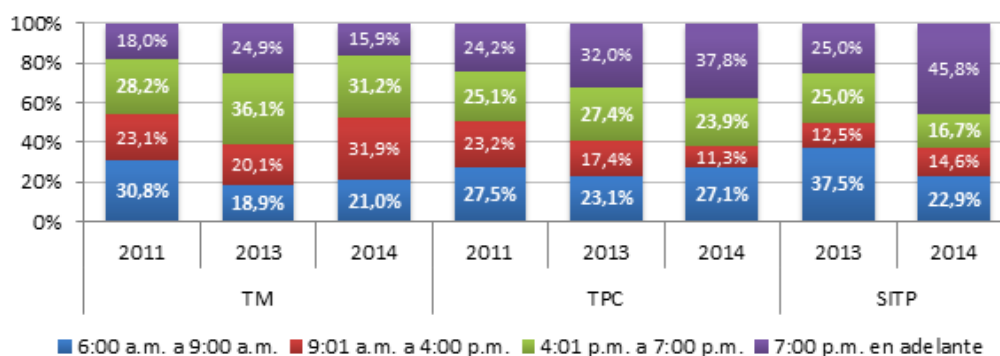
En segundo lugar, mediante la ECS se identifica cuál es el horario en el que ocurren principalmente los delitos en cada uno de los modos de transporte (gráfico 5). Particularmente, entre los años 2013 y 2014 se identificó que entre las 9:00 a.m. y las 7:00 p.m. se presentan más del 50% de los casos; en cuanto al TPC y al SITP, su gran mayoría de casos ocurrieron desde las 4:00 p.m. Respecto al TransMilenio, esta situación es común en las horas pico de mayor congestión, y está asociada con una mayor dificultad para controlar a los usuarios por parte de las autoridades responsables de la seguridad.

Mapa 2. Estaciones de TransMilenio según la cantidad de hurtos a personas y las salidas de usuarios



Fuente: Elaboración propia a partir de TransMilenio S.A. (2013)³ y de la Policía Nacional (2014).

Gráfico 5: Horas en que ocurrió el delito según modo de transporte del encuestado, 2011-2014



Fuente: Elaboración propia a partir de la Encuesta de Calidad del Servicio de Transporte en la ciudad de Bogotá.

- La información utilizada para realizar el mapa de salidas de usuarios de TransMilenio en un día típico fue suministrada por TransMilenio S.A. específicamente para este proyecto, por lo cual no ha sido objeto de publicación.



HIPÓTESIS DEL PORQUÉ DE LA SITUACIÓN ACTUAL

A partir de los elementos mencionados anteriormente, en los últimos años se establece un empeoramiento en las condiciones de seguridad dentro del Sistema TransMilenio. Por esta razón es de especial interés exponer cuáles son los motivos para que esta situación cada vez vaya afectando en mayor magnitud al TM.

TEORÍA DE LAS VENTANAS ROTAS

Una de las explicaciones para que la reciente evolución de la victimización en Bogotá vaya en incremento, corresponde a la “Teoría de las ventanas rotas” expuesta por Wilson y Kelling (2001), la cual sugiere que las condiciones del entorno pueden tener efecto sobre las tasas de criminalidad; es decir, la recurrencia de delitos se puede aumentar debido a que no se observan acciones correctivas para los eventos delictivos, y esto genera la concepción de que estos delitos están permitidos. Como es el caso del daño a la propiedad pública por grafitis (Glazer, 1979) o el mal uso de los sistemas de transporte, los cuales pueden desencadenar en otros tipos de faltas como robos, lesiones personales y homicidios, dado que no se percibe vigilancia, aprehensión ni castigo por faltas menores.

Dentro de las consecuencias más significativas de la teoría de las ventanas rotas, es que al “permitirse” ciertas faltas menores entre la población, se produce la pérdida de la credibilidad en el sistema y en entes de control como la Policía; por otro lado, la confianza entre las personas que se encuentran alrededor se debilita, y por lo mismo, los sujetos tienden a interactuar menos y la noción de que todos forman parte de la misma comunidad se perderá con el tiempo. Por lo anterior, las personas dentro de los sistemas de transporte masivo tienden cada vez menos a denunciar conductas reprochables como la de no pagar la tarifa del transporte, dañar la infraestructura del sistema o deteriorar la fachada del mismo con grafitis u otros tipos de ataques.

CONGESTIÓN

Si bien la teoría de ventanas rotas explora componentes culturales o sociales para explicar la victimización y su evolución a través del tiempo, otros factores como la falta de control sobre grandes cantidades de personas pueden dar luz sobre las causas de la victimización, pues una gran aglomeración de personas puede generar focos de inseguridad. Al mismo tiempo que un sistema de transporte gana aceptabilidad por parte de las personas de una comunidad, la cantidad de personas que comienzan a utilizar dicho sistema tiende a aumentar con el tiempo. Cuando se trata de un modo de transporte masivo, la cantidad de usuarios comienza a ser una preocupación, debido a que una gran aglomeración de personas tiende a atraer, además de actividades económicas informales, como los vendedores ambulantes, también la actividad criminal, ya que

se genera un escenario ideal para delitos como el hurto por chalequeo o agresiones entre usuarios (Glaeser, 1998). Lo anterior se explica porque, al haber una gran multitud en espacios que no permiten un control y vigilancia adecuada sobre las personas, se crea un escenario propicio para perpetrar el delito y escabullirse entre la multitud.

Cuando se entiende este caso, al ver que dentro de la multitud sucede algún delito, si los individuos que forman parte de la misma no reprochan estas conductas, es entendible que actos como el chalequeo o el atraco se reproduzcan aceleradamente. Después, se entraría a un círculo vicioso donde la desconfianza en el sistema lleva a tener la percepción de que los modos de transporte son inseguros y generan que esta situación se convierta en habitual.

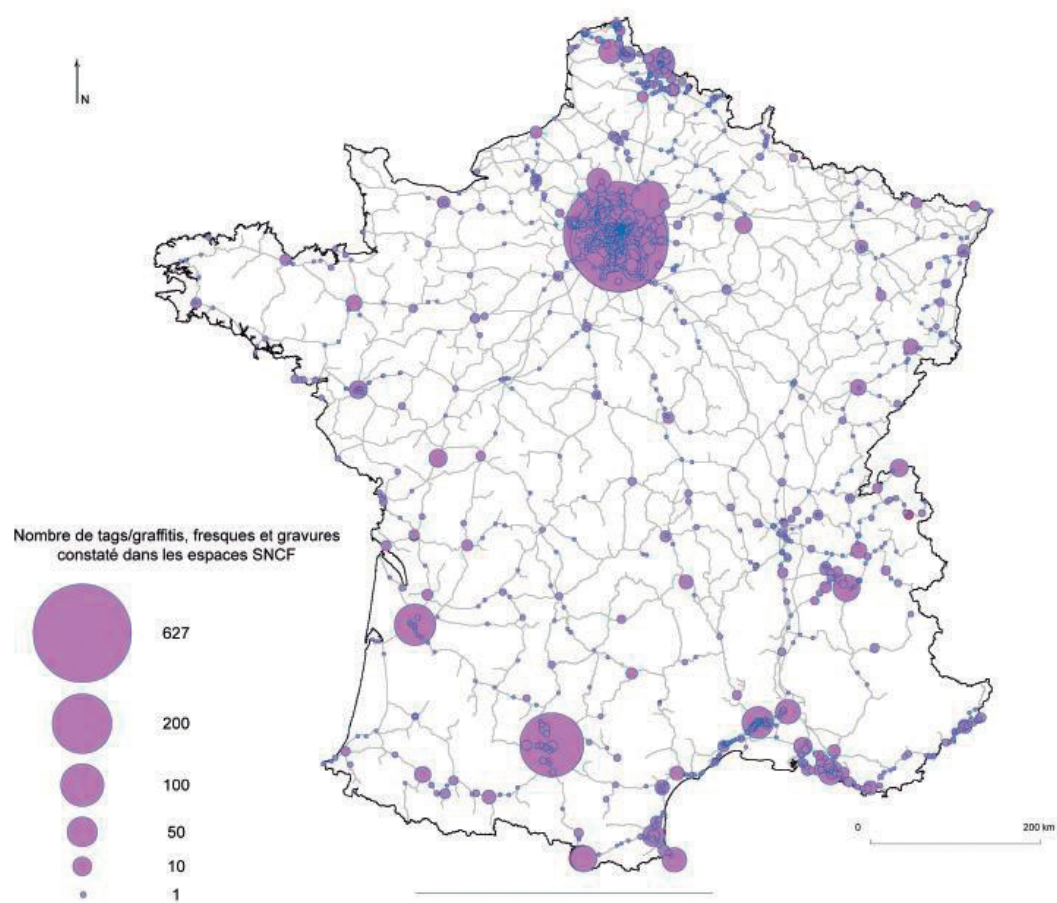
LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

Otro elemento central corresponde, según el Observatorio de la Delincuencia en el Transporte Público de Francia (ONDT, por sus siglas en francés), a la localización geográfica de los eventos y, en particular, una de las recomendaciones para contrarrestar la problemática de victimización en el transporte es identificar los puntos geográficos en los cuales se concentran los actos delictivos, para así dirigir políticas preventivas más eficientes sobre los lugares más inseguros. Por ejemplo, para la lucha contra el problema de grafitis en Francia, la SNCF (*Société National des Chemins de Fer Français*) creó la base de datos CEZAR en la cual se identifican geográficamente y en tiempo real grafitis en los

espacios de la red de transporte. Así, se logra monitorear de manera constante la afectación en el sistema.

En este caso particular, en Francia se propone que la política en contra de los grafitis esté acompañada con otras medidas, lo cual mejora su efectividad: personal de seguridad, educación en establecimientos escolares, cámaras de vigilancia, y sanciones penales. Teniendo en cuenta lo anterior, sería de gran importancia estudiar las dinámicas delictivas en las estaciones y cercanías de las troncales de TransMilenio, para después combinarlas con la implementación de medidas preventivas.

Mapa 3. Cartografía de grafitis en SNCF, 2012



Fuente: ONDT, 2013

MEDIDAS PARA CONTRARRESTAR LA VICTIMIZACIÓN

Las hipótesis anteriores ya se han formulado en distintos escenarios a escala internacional, dado que el pensamiento de que los modos de transporte masivo son un foco de delincuencia que afectan la movilidad y el dinamismo de una ciudad y, por lo mismo, las políticas o protocolos de seguridad se han tornado en un pilar fundamental para el funcionamiento de las distintas empresas que prestan el servicio en diversos lugares del mundo. Casos como el de Holanda (Van Andel, 1988), Inglaterra (Webb y Laycock, 1992; Welsh y Farrington, 2008; Greater London Authority, 2011), Francia (Observatoire National de la Délinquance dans les Transports, 2012) y Estados Unidos (Chaiken, Lawless y Stevenson, 1974; Transportation Research Board, 2009), entre otros, presentan evidencia de cómo a través de

ciertas medidas se pueden disminuir los niveles de victimización dentro de los modos de transporte.

Las distintas medidas se pueden agrupar en tres categorías principales, cada una con un enfoque distinto para reducir la incidencia de ciertos tipos de delitos. Específicamente, se tratarán medidas para i) la prevención situacional de actos delictivos, ii) la modificación y creación de normatividad, y iii) la educación. Además, las distintas medidas tienen que ser necesariamente complementarias para que se puedan observar efectos positivos, y también se debe tener en cuenta que cada medida tendrá su repercusión en distintos horizontes de tiempo —corto, mediano y largo plazo—.

PREVENCIÓN SITUACIONAL DEL DELITO

Empezando por las medidas para la prevención situacional del delito, se puede contemplar la introducción de más agentes de policía y de seguridad privada, la implementación de cámaras de seguridad (circuitos cerrados de televisión), botones de pánico, así como cambios en el entorno de los distintos modos de transporte. Según Chaiken, Lawless y Stevenson (1974) y Van Andel (1988), con medidas como el aumento de policías en Nueva York y agentes de seguridad, información y control en Ámsterdam, Rotterdam y Hague, se evidenció una disminución en los robos, las agresiones entre usuarios y el número de evasores de tarifas de transporte.

Por su parte, Webb y Laycock (1992) y Welsh y Farrington (2008) realizaron un estudio con un enfoque experimental de la implementación de cámaras de seguridad en el metro de Londres, y concluyeron que la medida sí disminuyó las ocurrencias de “chale-

queos” y asaltos en las estaciones donde se implementó el CCTV, en comparación con las estaciones donde no se implementó. Sin embargo, el éxito de la medida también se debe a la implementación conjunta de botones de pánico en las estaciones, quioscos de información y atención de los agentes de policía y su eficacia se puede limitar por la congestión que se presente dentro de las estaciones.

En cuanto a las medidas que se entienden como cambios estructurales del sistema, se asocian a la modificación de la infraestructura de los modos de transporte, con el objetivo de que sean más favorables hacia un servicio más seguro. Entre estas medidas se destacan: los cambios en el acceso de transporte y cambios en el entorno. Sin embargo, los efectos de estas medidas no son muy concluyentes, debido a que se limitan a la cultura ciudadana. Lo anterior se evidencia en que Van Andel (1988) encuentra que este

tipo de medidas puede no llegar a ser costo-beneficiosas si la evasión de tarifas no es un problema alarmante en la medida que los beneficios de recaudar lo que no pagan los evasores de tarifas pueden ser menores a lo que cuesta implementar cambios en el acceso como torniquetes automáticos. Por otro lado, al desvincular a los conductores —en buses y tranvías— del recobro del pasaje, se hacía más sencillo el pago del mismo, debido a que no se presenta un monitoreo constante. Sin embargo, Pérez (2002) halla para el caso de Santiago de Chile, que la medida puede disminuir no solo la evasión de tarifas, sino también disminuir el número de asaltos a los conductores.

Además, en cuanto al entorno de los modos de transporte, se encuentra que un ambiente organizado, limpio, y con sensación de vigilancia, logra tener una menor incidencia de

delitos como robos y agresiones, si se compara con otros modos en donde no se tienen en cuenta estos aspectos del entorno (La Vigne, 1996; Myhre & Rosso, 1996; Weidner, 1996). Específicamente, La Vigne (1996) resalta la importancia de incluir en el diseño de los modos de transporte y su infraestructura —estaciones, buses, accesos al modo— una perspectiva de seguridad y vigilancia, como se hizo para el metro de Washington, donde en los diseños del sistema se contó con el apoyo de jefes de policía. En esta ciudad, las estaciones resultaron ser más iluminadas, más espaciales y sin columnas para mejorar la visibilidad dentro de la estación. Al evaluar los índices de victimización, se observó que la incidencia de delitos era menor en comparación con otros sistemas e incluso, era menor en comparación con otros lugares de la misma ciudad.

MODIFICACIÓN Y CREACIÓN DE NORMATIVIDAD

La modificación de la legislación busca desincentivar la incidencia en delitos por medio del castigo, suponiendo que una sanción proporcional al delito que se comete (Stigler, 1974; Hagerty & Bond, 2011) desincentiva a las personas, dado que el castigo supondrá una pérdida de satisfacción mucho mayor que la satisfacción que les da cometer la falta. En ese sentido, se pueden observar distintos casos de modificación de la ley (Código Penal), para hacer más fuertes las sanciones, u otros de prohibición de conductas las cuales van ligadas a un castigo apropiado para el que no cumpla con la prohibición. En general, la efectividad de que un castigo establecido por ley desincentive y disminuya realmente la ocurrencia de delitos no es totalmente concluyente, debido a que aplicar un castigo depende, en primera medida, de la probabilidad de atrapar a un delincuente y esta

probabilidad depende de medidas como mayor pie de fuerza, cámaras de vigilancia y cambios en el entorno.

Aunque el efecto directo de un cambio en la ley no es cuantificable sin que este dependa de otras medidas de prevención situacional, como mayor presencia policial o de agentes de seguridad privada, se han observado menores índices de victimización después de intervenciones como la prohibición del consumo de alcohol en las estaciones del metro de Londres, en 2008. Esta medida resultó en una disminución de las agresiones entre usuarios y los asaltos reportados en el metro decayeron en 15%. Además, mejoró en la confianza institucional y la medida tuvo la aprobación del 87% de los encuestados de una muestra de 1.000 usuarios.

EDUCACIÓN

El sentido de considerar a la educación como herramienta, parte del principio de que las malas acciones de los usuarios en espacios públicos surgen de la ausencia de cultura ciudadana (Carrillo-Flórez, 2007), y por lo mismo, se debe educar por ser una medida fundamental. Además, es considerada como un complemento permanente de las demás medidas mencionadas. De esta forma, se pueden ver dos tipos de acercamientos de la educación para prevenir la delincuencia: i) campañas educativas y ii) intervención temprana para la prevención.

Las campañas educativas se ven como instrumentos para concientizar a los ciudadanos y, en especial para este caso, a los usuarios de modos de transporte para que se logre un comportamiento adecuado con

otras personas de la sociedad. Este proceso se puede llevar a cabo mediante discursos, propagandas, *performance* y otros tipos de señales que envíen un mensaje sobre cómo apropiarse de la cultura ciudadana y la cultura del usuario. Alrededor del mundo se pueden ver ejemplos de este tipo de medidas, como se observó en Estados Unidos después del 11 de septiembre de 2011, donde se promovían las buenas conductas entre los usuarios para denunciar conductas sospechosas (Transportation Research Board, 2009), o las campañas de sensibilización en París ante las conductas incivilizadas, que muestran a animales dentro de los modos de transporte comportándose inadecuadamente (véase ilustración 1) (Observatoire National de la Délinquance dans les Transports, 2012).

Ilustración 1. Campañas publicitarias en la red de transportes de Francia



Fuente: Observatoire national de la délinquance dans les transports, 2012

Asimismo, las intervenciones tempranas para la prevención se enfocan en individuos en formación —niños y jóvenes—, los cuales presentan un riesgo potencial en incurrir en accidentes. Lo anterior se evidencia por la preocupación del Observatoire National de la Délinquance et des Réponses Pénales (ONDRP) por la cantidad de menores que incurren en delitos en Francia (17,68% de los delitos en 2011 fueron cometidos por menores). Por esta razón, en Francia se ha buscado implementar intervenciones en las

escuelas por parte de funcionarios de las empresas de transporte y la Policía (Comité Interministériel de Prévention de la Délinquance, 2012) para reducir estos indicadores. De forma similar, en Washington, la Autoridad de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (WMATA, por sus siglas en inglés) realiza campañas de sensibilización con ayuda de oficiales de policías y otros funcionarios en las escuelas del distrito, donde se busca que los niños y jóvenes identifiquen la importancia del sistema.

CONCLUSIONES

La implementación de medidas de seguridad puede producir efectos positivos en la reducción de los índices de victimización, pero su efectividad se puede ver limitada si no hay complementariedad entre las distintas políticas. Por ejemplo, el establecimiento de cámaras de seguridad, que si bien son efectivas en la vigilancia de los usuarios, pueden lograr un efecto adicional si se presenta un reforzamiento con agentes de seguridad que se encuentren en el sistema para la aprehensión del delincuente. Asimismo, si un policía se encuentra en una estación muy concurrida, las cámaras pueden aumentar la visión sobre los usuarios y, además, medidas como botones de pánico podrían aportar para la prevención de actos delictivos. Por tanto, el escenario ideal es aquel en el que se implementan la mayor cantidad de las medidas posibles de manera articulada.

Por otro lado, el efecto de cada medida puede observarse en distintos horizontes de tiempo. Las medidas para la prevención del delito como el aumento de seguridad privada y de agentes de policía tienen un efecto de corto plazo, puesto que las personas que incurrir en delitos pueden buscar otros lugares o momentos para cometer delitos en un período de tiempo muy corto (Chaiken, Lawless y Stevenson, 1974)⁴. Además,

las medidas que cambien la infraestructura tanto de vigilancia (CCTV, botones de pánico) como del sistema de transporte (cambios en el acceso de transporte), pueden tener efectos de mediano plazo, pues no están limitadas a las capacidades de oficiales de seguridad. Sin embargo, estas pueden ser burladas con el tiempo, aunque las formas de hacerlo sean más difíciles que simplemente desplazarse a otro lugar o esperar otro momento para cometer el crimen.

Por último, medidas como cambios en el entorno, la prohibición de conductas y campañas educativas, pueden llegar a tener efectos de largo plazo, puesto que modifican el comportamiento de los individuos —como se explicó en la teoría de ventanas rotas—. La prohibición tiende a limitar ciertos comportamientos perjudiciales que de alguna forma los usuarios terminan suprimiendo al familiarizarse con los beneficios de no repetir tales actos prohibidos. Y la educación en edades tempranas, sobre todo en jóvenes que potencialmente puedan cometer más delitos en el futuro, es crucial para cultivar lo que se entiende como civismo y cultura ciudadana, la cual es esencial para convivir en una sociedad y en escenarios como el de los modos de transporte masivo, donde se está en contacto con grandes aglomeraciones de personas.

4. Los autores se refieren a dos posibles efectos de desplazamiento: el primero, un desplazamiento temporal, cuando se cometen delitos en los momentos en que hay menos policías, y el segundo, un desplazamiento geográfico, cuando se buscan lugares que no estén cubiertos por la vigilancia policial o la seguridad privada

Referencias

- Cámara de Comercio de Bogotá. (2015). *Encuesta de percepción y victimización: Bogotá y Localidades*. Bogotá.
- Carrillo-Flórez, F. (2007). Seguridad ciudadana en América Latina: un bien público cada vez más escaso. *Pensamiento Iberoamericano*, 192-193.
- Chaiken, J., Lawless, M., & Stevenson, K. (1974). The impact of police activity on crime: robberies on the new york city subway system. *Rand*.
- Comité interministériel de prévention de la délinquance. (2012). *La politique de prévention de la délinquance en 2011 Cinquième rapport au Parlement*.
- Glaeser, E. (1998). Are cities dying? *The Journal of Economic Perspectives*, 139-160.
- Glazer, N. (1979). On subway graffiti in New York. *The Public Interest*, 3-11.
- Greater London Authority. (5 de Mayo de 2011). *Mayor's press releases*. Recuperado el 12 de Octubre de 2014, de www.london.gov.uk: www.london.gov.uk/media/mayor-press-releases/2011/05/londoners-continue-to-back-mayors-booze-ban
- Hagerty, K., & Bond, P. (1 de Enero de 2011). Preventing crime waves. (KelloggInsight, Entrevistador)
- La Vigne, N. (1996). Safe transport: security by design on the Washington Metro. En R. Clarke, *Preventing mass transit crime* (págs. 163-198). Monsey: Criminal Justice Press.
- Myhre, M., & Rosso, F. (1996). Designing for security in Metro: a projected new metro line in Paris. En R. Clarke, *Preventing massive transit crime* (págs. 199-216). Monsey: Criminal Justice Press.
- Observatoire national de la délinquance dans les transports. (2012). *Note rapide, Sécurité dans les transports en commun: des actions pour rassurer*. Île de France: N° 603.

- ONDT. (2013). Les tags et graffitis constatés dans les espaces SNCF en 2012. *Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Énergie. Fiche thématique n°15.*
- Pérez, G. (2002). Sistemas de cobro electrónico de pasajes en el transporte público. *Recursos naturales e infraestructura.*
- Policía Nacional. (2014). *Estadística de delitos ocurridos en Bogotá.* Bogotá: Oficina de Telemática de la Policía Nacional.
- Stigler, G. (1974). The optimum enforcement of laws. En G. Becker, Landes, & e. Willia, *Essays in the economics of crime and publishment* (págs. 55-67). National Bureau of Economic Research.
- Transportation Research Board. (2009). *Transit Security Update.* Washington D.C.
- Van Andel, H. (1988). Crime prevention that works: the care of public transport in netherlands.
- Webb, B., & Laycock, G. (1992). Reducing crime on the London underground. An evaluation of three pilot projects. *Crime Prevention Unit Series.*
- Weidner, R. (1996). Targer-hardening at a New York City subway station: decreased fare evasion — At what price? En R. V. Clarke, *Preventing mass transit crime.* Monsey: Criminal Justice Press.
- Welsh, B. C., & Farrington, D. P. (Diciembre de 2008). Effects of closed circuit television surveillance on crime. *Campbell Systematic Review.*
- Wilson, J., & Kelling, G. (2001). Ventanas rotas: la policía y la seguridad en los barrios. *Delito y Sociedad. Revista de Ciencias Sociales,* 67-78.

Observatorio

de seguridad en Bogotá

Mayores informes:

Cámara de Comercio de Bogotá
www.ccb.org.co
www.ccb.org.co/seguridad

Línea de Respuesta Inmediata

3830330

Vicepresidencia de Gobernanza

Dirección de Seguridad Ciudadana
Tel.: 594 1000, Ext. 2737